



O r . S

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

Sin.F.A.T. SETTORE UFFICI

SEGRETERIA REGIONALE TC

LA MANOVRA GOVERNATIVA. I CASI FIAT E FERROVIA.

ARTICOLO TRATTO DAL SITO www.pennabirotto.it

e-mail: info@pennabirotto.it

Che ringraziamo per la gentile concessione



Le manovre governative di tutta Europa, Italia inclusa, messe a punto per tenere sotto controllo i debiti pubblici, sono basate su nuovi tagli ai sistemi pensionistici e agli stipendi dei lavoratori del pubblico impiego, accompagnate da nuove politiche di dismissione dei settori economici pubblici a tutto vantaggio del potere finanziario (sono coinvolti non solo aziende e servizi pubblici ma anche, e *in primis*, il sistema pensionistico e quello sanitario). Lo scopo è quello di favorire la grande finanza e le banche, in grave difficoltà per i danni da esse stesse provocati ma che così vengono riversati sul paese e sui lavoratori.

In Italia, la manovra appare altresì priva di una politica industriale che protegga la produzione reale, la ricerca e lo sviluppo, che difenda le fabbriche e i posti di lavoro dalle delocalizzazioni delle imprese e dalla liquidazione dei settori pubblici industriali ed energetici del Paese. Tali politiche, che scaricano sulle fasce più deboli della popolazione la crisi in atto, sono fortemente condizionate dai vincoli europei e purtroppo da forti legami di sudditanza del nostro Paese a livello internazionale.

Inoltre, tale manovra è accompagnata da una politica contro il lavoro che si concretizza nell'attacco al contratto di lavoro nazionale, ai diritti dei lavoratori e al salario, finanche alle condizioni del lavoratore autonomo e artigiano, molto vicine a quelle del lavoratore precario delle partite IVA.

Prendiamo ad esempio il caso Fiat: I) la Fiat per le sue fabbriche nel nostro Paese non ha alcun progetto industriale, non ha previsto alcun investimento per produrre automobili ad alto contenuto tecnologico, non punta sulla qualità e questo la dice lunga sui reali interessi Fiat in Italia; II) vuole applicare ai lavoratori italiani le stesse condizioni di lavoro in uso nei paesi asiatici, oppure nell'est europeo, e vuole anche utilizzare il metodo di lavoro cosiddetto *world class manufacturing*, che vuol dire controllo asfissiante di ogni singolo movimento del lavoratore, una turnazione di 8 ore per tre turni per 6 giorni compreso il sabato più 120 ore di straordinario obbligatorio, una riduzione al minimo delle pause e lo spostamento all'ultima mezz'ora della mensa; III) per far ciò di cui al punto 2 vuole cancellare e sostituire le condizioni e le regole sindacali italiane con quelle più vicine ai sindacati americani; IV) inscena e crea scompiglio favorendo "guerre" locali, regolate ad arte per mettere gli uni contro gli altri i lavoratori e le comunità locali di Termini Imerese, Pomigliano, Torino, ecc... su dove debba stare la Fiat, utilizzando il finto ricatto di delocalizzare le fabbriche e la produzione – finto perché la Fiat, giocando il ruolo di "quinta colonna" della grande finanza americana, deve necessariamente restare qua in Italia per poter condizionare gli interessi e la politica del Paese.

Il risultato del referendum ha dimostrato che i lavoratori di Pomigliano, pur sotto il ricatto del posto di lavoro, rifiutano espressamente il peggioramento delle loro condizioni di lavoro e dunque di vita. Inoltre, l'episodio ha evidenziato l'emergere di una coscienza che non vede di buon occhio l'azione dello Stato che continua a dare aiuti a fondo perduto alla Fiat, peraltro senza l'esistenza di un reale progetto industriale di sviluppo, mentre vengono dai lavoratori stessi proposte di cambio di proprietà delle fabbriche Fiat.

Un ulteriore esempio di "attacco al lavoro", che sta privando i lavoratori di quelle garanzie giuridico-sociali contenute nel contratto collettivo nazionale, che impone un modello di contrattazione di tipo anglosassone dove tutto è liberalizzato e flessibilizzato nella totale deregolamentazione, si ritrova nel cosiddetto Ccnl della Mobilità (ferrovieri e autoferrotranvieri).

Molti si sono scandalizzati per il *diktat* della Fiat a Pomigliano, che scardina alla radice il contratto nazionale e i diritti dei lavoratori, con richieste che derogano dal Ccnl e che impongono nuove flessibilità pena il licenziamento; oppure si sono scandalizzati per la creazione di una *new-co* in modo da non dover applicare il Ccnl dei meccanici. Tuttavia nessuno si è scandalizzato per l'accordo del 15 maggio 2009, siglato da tutte le OO.SS. dei ferrovieri - fuorché OrSA - un accordo che di fatto rende carta straccia il contratto di lavoro esistente, sia esso di Azienda (di confluenza) che collettivo nazionale; un accordo che annulla la contrattazione territoriale, che avvia le Aziende del Gruppo FS verso ulteriori cessioni o scissioni. È un accordo che introduce nuove e pesanti deroghe al contratto nazionale a causa della nuova organizzazione territoriale di Rete Ferroviaria Italiana (la *fusione* tra Movimento/Manutenzione) con ulteriori flessibilità, aumento dei carichi e del lavoro notturno, modifiche dell'orario di lavoro...mentre chiare sono le ricadute sul personale, in particolare quello tecnico e amministrativo degli ex Uffici Movimento e Infrastruttura che, a causa della *fusione*, sarà espulso dall'Azienda attraverso il Fondo di sostegno al reddito (una sorta di "cassa integrazione speciale"); un accordo che introduce nuove e pesanti deroghe al contratto nazionale a causa della riorganizzazione della manutenzione rotabili in Trenitalia, con nuove articolazioni di orario di lavoro, rivedendo la flessibilità di orario in ingresso e in uscita, con nuovi carichi di lavoro; naturalmente, anche in questo caso, sopprimendo e/o trasformando l'ingegneria della manutenzione, dure saranno le ricadute sul personale tecnico e amministrativo degli ex Uffici della Direzione Tecnica e Ingegneria. È anche un accordo che introduce nuove e pesanti deroghe al contratto nazionale quale conseguenza di una nuova disciplina di utilizzazione del personale di macchina e bordo con turni di lavoro che hanno completamente disarticolato i diritti del contratto di lavoro - dall'orario alla mensa, dai turni

ai *ferrohotel*, dai festivi ai riposi, ecc... senza risolvere i problemi legati alla salute e alla sicurezza.

Nessuno, dicevamo, ha denunciato la brutalità di questo accordo, siglato dai vertici Confederali e Gruppo FS, che scardina alla radice il contratto di lavoro dei ferroviari e i diritti dei lavoratori. Nessuno ha denunciato che questo accordo sicuramente coincide con gli interessi di chi vuole le liberalizzazioni e la privatizzazione del servizio ferroviario, ossia gli interessi della grande industria e finanza che vogliono metter mano sulle ferrovie. Nessuno ha denunciato che questo accordo non fa gli interessi di FS e dunque neppure del Paese: infatti, legando il servizio ferroviario al solo "mercato", il servizio "profittevole" andrà in mano privata, quello universale verrà cancellato mentre il trasporto pubblico locale dipenderà dalle finanze delle varie Regioni e sarà indifferentemente gestito da aziende pubbliche, private o partecipate...l'importante è dar modo a chi subentra di avere mano libera nella contrattazione!

Ma quel che è peggio è che nessuno abbia denunciato che i modelli utilizzati da Alitalia e da Fiat sono la conseguenza della riforma degli assetti contrattuali di cui ai contenuti dell'accordo non unitario siglato il 22 gennaio 2009 dalle parti sociali e dal Governo, recepita dal successivo accordo del 15 aprile sul sistema contrattuale. Neanche dai banchi dell'opposizione al Governo e dal PD, sono state avanzate critiche, anzi le dichiarazioni del Senatore PD Pietro Ichino, che definiscono il contratto nazionale un ostacolo al progresso, giustificano *"le imprese più dinamiche che tendono a sottrarsi dall'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro puntando soltanto sul contratto aziendale"*. Accordi di fatto politicamente condivisi dalla Cgil, anche se opportunisticamente non siglati semplicemente perché due componenti interne alla Cgil (i metalmeccanici e il pubblico impiego) erano contrari.

La riprova sta nel fatto che sono decine i contratti siglati unitariamente tra Cgil-Cisl-Uil, che hanno come traccia il nuovo modello pattuito, con la Confindustria, che recepiscono integralmente le nuove regole sulla contrattazione stabilite negli accordi del 22 gennaio e del 15 aprile, accettando la triennializzazione economica, estendendo le competenze degli enti bilaterali, limitando le materie della contrattazione aziendale, accettando le deroghe dal Ccnl sia dal punto di vista salariale sia da quello normativo, non contrastando la precarietà del lavoro, alimentando un modello sindacale più autoritario e meno democratico, limitando il diritto di sciopero.

Poche sono state le denunce delle aperture fatte ai contenuti di quegli accordi nell'accordo con FS del 15 maggio 2009 (contenuti che in seguito sono stati introdotti nel nuovo CCNL della Mobilità in contrattazione, come si evince dalla lettura degli articoli già concordati su proposta datoriale unitaria del 16.6.2010).

Qualche denuncia in tal senso sembrerebbe venire dal solo sindacalismo di base Usb e Cub, mentre è mancata quella di OrSA, pur non essendo questa Organizzazione firmataria dell'accordo del 15 maggio. Così come è sembrato tiepido l'atteggiamento degli stessi macchinisti e capi treno di OrSA, che nel rifiutare tale accordo si soffermano solo sull'aspetto economico, normativo e di sicurezza.

"È cambiata la società ed è cambiata la cultura, il liberalismo prevale sulla solidarietà. È cambiato il modo di lavorare, sono cambiati l'individuo e la famiglia, non c'è più coesione e la solidarietà, così come la coscienza della propria appartenenza sociale, quando c'è è più enunciata che effettiva, c'è la protesta e non la lotta."

Come abbiamo visto non basta più limitarsi alla vertenza "equipaggi" e/o "agente solo", che potrebbe trasformarsi in una continua sterile protesta; occorre una visione più ampia che coinvolga tutti i lavoratori, che difenda il posto di lavoro assieme all'Azienda ferroviaria pubblica quale servizio strategico per il Paese e che ne ostacoli la

“colonizzazione” ad opera della grande finanza e industria, ben rappresentata dalla compagnia ferroviaria straniera (Franco/Lussemburghese) NTV.

Ragion per cui i punti che occorre aver presenti, per cercare di opporsi agli attacchi contro il lavoro, non possono essere riferibili soltanto a problematiche locali, particolari e/o di categoria o di mestiere. Ciò che andava bene nel 1987, con la nascita del Comu, nel 2010 non va bene; le FS non sono più un'azienda unitaria, i macchinisti sono ridotti di numero e divisi nelle singole Divisioni commerciali o nelle diverse società ferroviarie. La soppressione dei treni merci (cargo), dei treni regionali (Tr) e universali (passeggeri) ha visto diminuire enormemente il lavoro nei turni, causa una politica di liberalizzazione orientata al cosiddetto “mercato”.

Concentrare la lotta e la forza di una sola categoria o al massimo due, come fa il personale di macchina e di bordo, per il cambiamento delle condizioni normative ed economiche per la guida dei treni con un solo agente non è sufficiente.

L'obiettivo della lotta contro l'agente solo o contro il nuovo equipaggio treno sarà raggiungibile solo allargando a tutte le categorie e dunque prefiggendosi di migliorare le condizioni anche degli altri ferrovieri; contrastando la svendita delle ferrovie e difendendo l'unicità delle Ferrovie dello Stato ed il loro ruolo strategico; rivendicando un trasporto ferroviario come trasporto popolare, sociale e non di lusso o d'élite; opponendosi al taglio dei treni merci, pendolari, passeggeri e dunque alla riduzione dei posti di lavoro.

Se ciò non verrà reso possibile, quanti macchinisti o capi treno saranno soddisfatti e quanti, al contrario, andranno a casa e/o ceduti ad altra Impresa, magari senza alcun Ccnl di riferimento, oppure con un Ccnl “derogato” e con le nuove regole della riforma della contrattazione? Quanti di loro si troveranno a lavorare, ad esempio, a fianco degli stessi macchinisti apprendisti delle imprese cargo private che sembrano guadagnare a stento 700 euro al mese pur essendo abilitati ad agganci e manovre e alla formazione dei treni, pur subendo gli stessi disagi e rischi, e pur avendo le stesse responsabilità?

27 luglio 2010

ARTICOLO TRATTO DA: www.pennabiro.it

e-mail: info@pennabiro.it

Riprodotta a cura di:

SEGRETERIA REGIONALE SinFAT-OrSA

Firenze, 13/07/2010

st/pr us/int

e-mail: felice@orsatoscana.191.it